

УДК 338.45 + 338.984.2
ББК 65.9(2Р)30
А 64
DOI 10.36264/978-5-89665-385-1-2024-021-484

Рецензенты:

чл.-корр. РАН, д.э.н. Суслов В.И., д.э.н. Бардаль А.Б., к.э.н. Шульц Д.Н.

Коллектив авторов:

Гулакова О.И., Единак Е.А., Зиязов Д.С., Колпаков А.Ю., Котов А.В., Лавриненко П.А., Малов В.Ю., Мелентьев Б.В., Милякин С.Р., Панкова Ю.В., Ползиков Д.А., Тарасова О.В., Темир-оол А.П., Узякова Е.С., Узяков Р.М., Широков А.А., Щербанин Ю.А.

А 64 **Анализ и оценка процессов создания и развития в Азиатской России транспортной магистральной сети различного назначения** / под ред. А.А. Широкова, О.В. Тарасовой. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2024. – 484 с.

ISBN 978-5-89665-385-1

В монографии сформулированы авторские предложения по Концепции развития транспортного комплекса Азиатской России, основанной на переходе от древовидной структуры к транспортной сети. Она предполагает создание необходимых условий для обеспечения транспортной доступности не только районов добычи природных ресурсов, но и создание доступных в транспортном отношении территорий, пригодных для обживания российским населением.

Книга подготовлена в рамках проектов НИР ИЭОПП СО РАН № 121040100262-7, ИНП РАН № 122040600149-5 и с использованием результатов исследования, проведенного при финансовой поддержке РФ в лице Министерства науки и высшего образования России в рамках крупного научного проекта, соглашение № 075-15-2020-804 от 02.10.2020 (грант № 13.1902.21.0016).

Монография может быть полезной для научных сотрудников, практиков, преподавателей и студентов экономических специальностей, чьи интересы связаны с вопросами развития транспортного комплекса РФ.

УДК 338.45 + 338.984.2
ББК 65.9(2Р)30

ISBN 978-5-89665-385-1

© ИЭОПП СО РАН, 2024
© Коллектив авторов, 2024

РАЗДЕЛ 5. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АЗИАТСКОЙ РОССИИ

5.1. Качественная оценка социально-экономических эффектов реализации транспортных проектов в Азиатской России

Транспорт является одновременно важным производителем и одновременно потребителем пространства, если принимать во внимание всю его разветвленную вспомогательную инфраструктуру и средства передвижения. Многоплановое влияние транспортной связности на окружающую территорию раскрывается через косвенные социально-экономические эффекты перетоков или экстерналий. В конечном счете, они увеличивают количество продуктов, товаров и услуг, используемых в качестве факторов производства.

Для масштабов России важно учитывать, что большинство примеров, демонстрирующих положительную связь развития транспортной инфраструктуры и экономического роста «родом» из западной регионалистики, работающей в основном с территориями, которые характеризуются высокой плотностью экономической активности. Отечественные исследования показывают, что взятые отдельно в восточных районах страны проекты транспортной инфраструктуры «тонут» в огромных пространствах и не обеспечивают значительного положительного вклада в региональный рост, но при этом значимы с точки зрения обеспечения связности территории. В этой связи при поиске эффектов развития транспортной инфраструктуры необходимо принимать во внимание специфику и историю освоения рассматриваемых территорий, объем доступных статистических данных, временной горизонт принятых решений.

Совокупность прямых и косвенных эффектов, соотнесенная с прямыми эффектами по проекту, определяет значение *мультипликатора инфраструктурных инвестиций*. Большшему значению мультипликатора соответствуют более «длинные» цепочки создания добавленной стоимости, порождающие эффект многократно-

го кругооборота средств и дополнительное индуцирование экономической активности в регионах России.

Таким образом, основные экономические эффекты развития транспортной инфраструктуры на региональное развитие проявляются через:

- инициирование предстоящих инвестиций в строительство объектов, предусмотренных замыслом проекта, затраты на их функционирование, а также доходы от их последующей эксплуатации;

- рост дополнительной экономической активности в сопряженных отраслях, ввиду улучшения параметров транспортной доступности территории, оптимизации логистики поставок сырья и готовой продукции и др.;

- сохранение имеющихся и/или создание новых рабочих мест;

- реализацию новых, незапланированных первоначально проектов, запуск которых можно связать с незапланированным влиянием сильного шока, вызванного первоначальным развитием транспортной инфраструктуры, дающей начало экономическому росту. Транспортно-инвестиционный шок может переконфигурировать перетоки знаний, образовать новые рынки труда, уменьшить расстояния между производителями и потребителями в условиях наличия издержек, что вызывает появление и необходимость удовлетворения новых потребностей;

- изменение структурных пропорций экономики региона, вызванного ростом объемов производства промышленной и сельскохозяйственной продукции, грузооборота;

- прирост поступлений в бюджетные системы субъектов РФ.

Дополнительно можно выделить влияние проектов транспортной инфраструктуры на региональные показатели социального развития; на изменение экологической ситуации в регионах; на перспективы развития межрегионального сотрудничества.

Основные социальные эффекты концентрируются во влиянии транспортной инфраструктуры на изменение условий труда и уровня здоровья работников, трансформацию структуры производственного персонала; изменение численности занятых на работах, требующих высококвалифицированной занятости, специального высшего или среднего профессионального образования.

Генерация экологических эффектов исходит из того положения, что основой рационального освоения природных пространств при

реализации транспортных проектов должен стать природосберегающий подход. Последний призван обеспечить стабильность состояния природных экосистем и воспроизводство их биотических компонентов, а также превентивность природоохранных мер и мероприятий, которые должны приниматься заблаговременно и независимо от наличия прямых доказательств и количественных оценок ущерба.

Рост эффективности межрегионального сотрудничества заключается в том, что после реализации транспортных проектов на территории могут появиться новые населенные пункты с современной инфраструктурой, может увеличиться (стабилизироваться) население существующих, что в целом даст импульс развитию здравоохранения, культуры, образования в больших и малых «очаговых» населенных пунктах. Транспортные проекты в целом открывают новые перспективы для углубления межрегионального и международного сотрудничества, направленного на стимулирование интеграции материально-технических, интеллектуальных и финансовых возможностей. Целью при этом является содействие устойчивому развитию, формированию благоприятного инновационного и инвестиционного климата на базе комплексного, всеобъемлющего использования субрегиональных ресурсов: транспортных, энергетических и минеральных, природных, трудовых и т.д.

На этапе возведения объектов транспортной инфраструктуры строительная деятельность рассматривается в качестве основного вида экономической деятельности, определяющего и генерирующего мультипликативный эффект в других отраслях. Интенсивность хозяйственной деятельности происходит ввиду импульсов, исходящих именно от осуществления процесса строительства (например, за счет вырубki леса и расчистки просек вдоль трасс, осуществления различного рода землеустроительных работ, производства и поставок строительных материалов, поставок специальной техники для осуществления основных и вспомогательных работ и др.).

На этапе эксплуатации ключевые мультипликативные эффекты будут проявляться в наиболее транспортоемких отраслях – в добыче полезных ископаемых, химической, лесной и деревообрабатывающей промышленности, промышленности строительных материалов и др., а также (хотя и в меньшей степени) в остальных видах экономической деятельности, уже развитых и развивающихся в регионах

– за счет повышения общего уровня инвестиционной активности хозяйствующих субъектов на фоне существенного улучшения инфраструктурных условий, интенсивного развития сектора малого и среднего предпринимательства, активизации внешнеэкономических связей и дополнительного роста экспортной активности хозяйствующих субъектов, повышения уровня доступности для значительной части населения объектов социальной инфраструктуры, в том числе в сфере образования, здравоохранения и культуры, развития различных видов внутреннего и международного туризма.

Далее представлены экспертные оценки по эффектам ключевых перспективных, реализуемых или реализованных в последние 15 лет проектов развития транспортной инфраструктуры Азиатской России (табл. 5.1).

Таблица 5.1

Значимость комплексных эффектов проектов развития транспортной инфраструктуры в Азиатской России

Проект	Эффекты			
	экономические	социальные	экологические	межрегиональные
1	2	3	4	5
Автодорожная инфраструктура				
Автодорога Ивдель — Ханты-Мансийск (Свердловская область, ХМАО-Югра).	+	+	–	++
Обходы сибирских и дальневосточных городов (Новосибирска, Мариинска, Черногорска, Хабаровска)	+	++	++	+
Межрегиональные магистрали (Тайшет – Чуна – Братск, Чита – Хабаровск, «Кольма»)	++	++	+	++
Сибирские экспортноориентированные трансграничные коридоры	++	++	++	++
Перспективные автодороги: «Кош-Агач – Кокоря – Кызыл-Хая», коридоры «Абакан – Бийск», «Томск – Тайга»	+	++	+	++

Окончание таблицы 5.1

1	2	3	4	5
Аэропортовая инфраструктура				
Реконструкция сибирских и дальневосточных аэропортов: Томска, Барнаула, Новокузнецка, Братска, Якутска, Хабаровска, Магадана, Улан-Удэ	+	++	-	++
Железнодорожная инфраструктура				
Модернизация Восточного полигона	++	++	+	++
Амуро-Якутская магистраль	++	++	+	++
Северный широтный ход, Северо-Евразийская магистраль (СевСиб и Баренцкомур с портом в Индиге), железная дорога Кызыл – Курагино	+	+	+	++
Портовая инфраструктура				
Развитие Северного морского пути	++	++	+	++
Развитие Восточного порта (Врангель, Приморский край).	++	+	-	+

Примечание: ++ – высокая значимость; + – средняя значимость; - – отсутствие ярковыраженных эффектов.

Источник: составлено авторами.

В целом транспортная инфраструктура в Азиатской России связывает между собой факторы производства и способствует сокращению расстояний, особенно важных для разреженного экономического пространства Сибири и Дальнего Востока. Формирование этих связей направлено на рост «пространственного дивиденда» – многообразного социально-экономического эффекта от наиболее результативного размещения производств за счет использования агломерационных преимуществ.

Далее будут представлены количественные оценки эффектов некоторых из упомянутых выше (и в главе 4) проектов.